Рекомендуемая цена: 499 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 11

ВАЗ-2101: ОБЩЕЕ УСТРОЙСТВО КУЗОВА

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00011

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 11, 2018

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 16 000 экз.
Цена: 499 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2018 Hachette Collections, France
© 2018 Ашет Коллекция
© 2018 Ашетт Коллексьон Україна

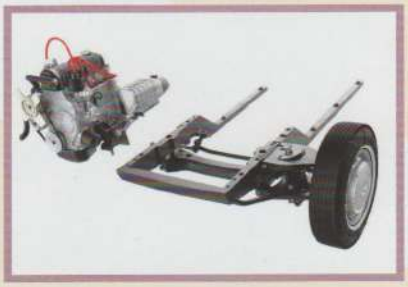
Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 09.08.2018.
Дата выхода в свет: 15.11.2018.

Фотографии и иллюстрации:
Стр. 6, 9 (вверху) © фотобанк Лори;
Стр. 7, 11 (внизу) © РИА Новости;
Стр. 8, 9 (внизу), 10, 11 (вверху) © ИТАР ТАСС;

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3



Сборка опор двигателя и крепление лонжерона

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

ВАЗ-2101: общее устройство кузова

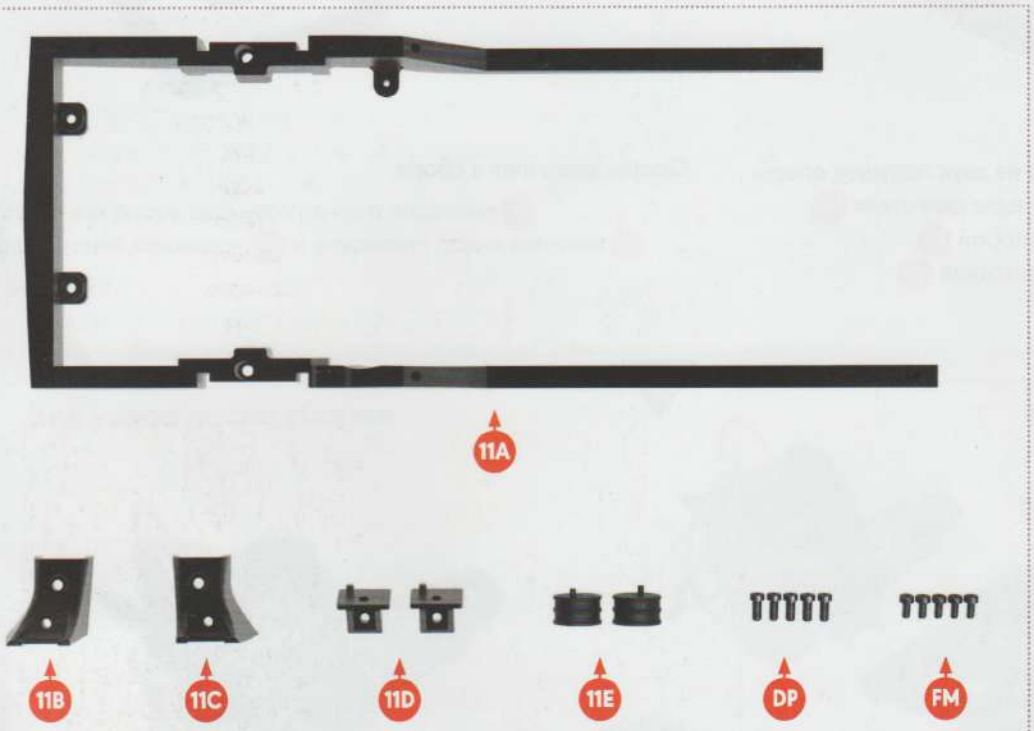
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

АЗЛК: история «Москвича»

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

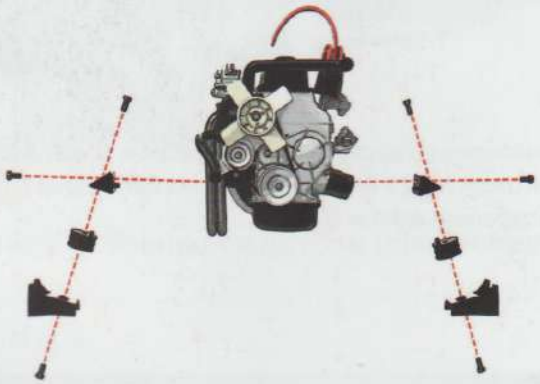
Сборка опор двигателя и крепление лонжерона

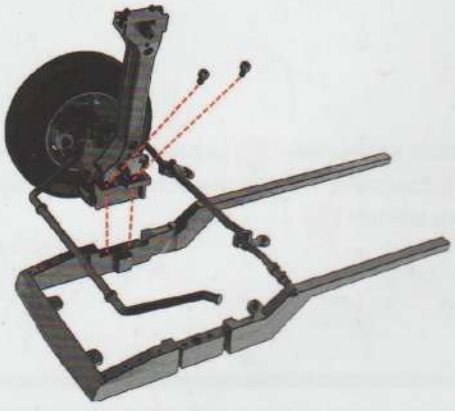
Из деталей этого номера соберите опоры двигателя и прикрепите их к ранее собранным узлам двигателя вашей модели.



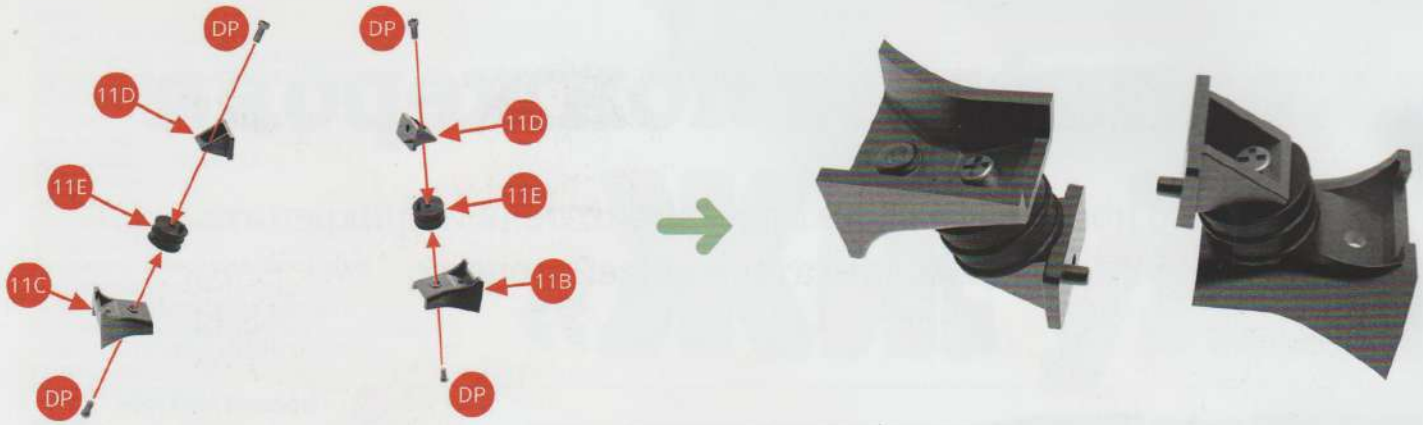
- 11A Передний лонжерон
- 11B Передняя левая опора двигателя
- 11C Передняя правая опора двигателя
- 11D Кронштейн опоры двигателя (2 шт.)
- 11E Резиновая подушка опоры двигателя (2 шт.)
- DP Винт M2,3 × 5 мм (5 шт.)
- FM Винт M2,0 × 4 мм (5 шт.)

Схемы сборки





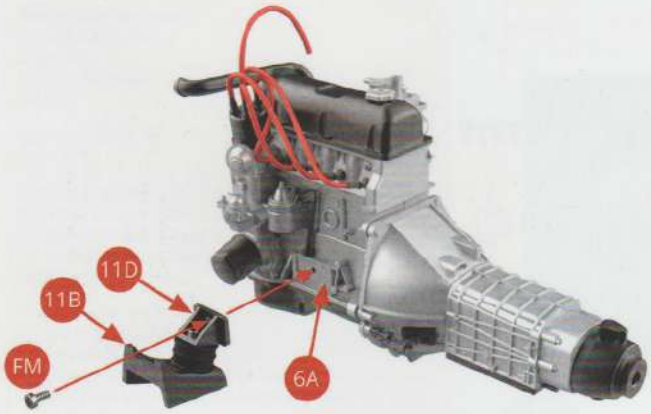
1



Закрепите парой винтов DP каждую из двух подушек опоры двигателя 11E между кронштейном опоры двигателя 11D и, соответственно, передней левой опорой 11B, а также передней правой опорой двигателя 11C.

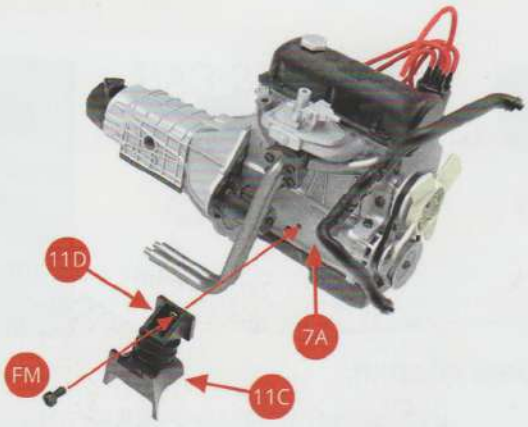
Опоры двигателя в сборе.

2

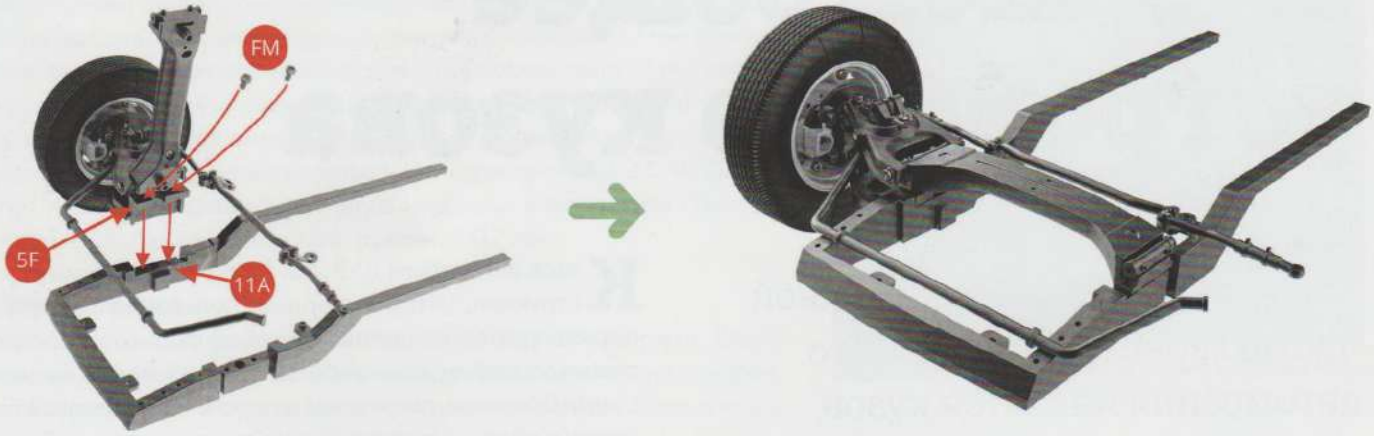


Присоедините кронштейн 11D передней правой опоры (11C) двигателя к правой части блока цилиндров 7A и закрепите винтом FM.

3

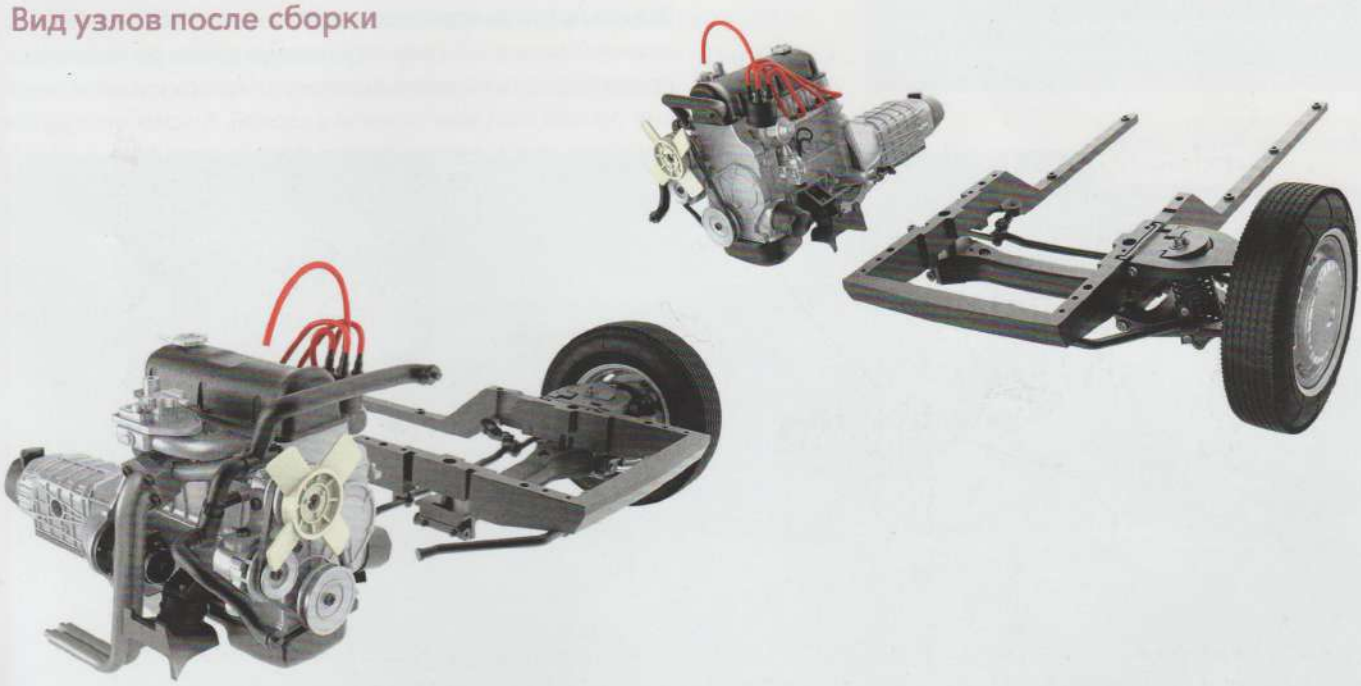


Присоедините кронштейн 11D передней левой опоры двигателя (11B) к левой части блока цилиндров 6A и закрепите винтом FM.



Установите опору верхнего рычага подвески 5F на передний лонжерон 11A и закрепите двумя винтами FM.

Вид узлов после сборки



Отложите оставшиеся детали для последующих этапов сборки.

ВАЗ-2101: общее устройство кузова

Как известно, наиболее важной частью конструкции любого автомобиля является кузов, поскольку именно к нему крепится все остальное. В то же время кузов – это и самая дорогая «деталь» любой автомашины.

Кузов автомобиля ВАЗ-2101 типа седан – несущей конструкции, четырехдверный, цельнометаллический. Каркас кузова представляет собой сварную пространственную ферму, основными деталями которой являются стойки боковины, лонжероны и пороги пола, боковой брус крыши и различные поперечины. Эти элементы коробчатого сечения в сочетании с несущими внутренними и наружными панелями и соединительными деталями придают конструкции требуемую жесткость.

Каркас кузова

Каркас кузова состоит из передка, полов с усилителями и панелью задка, боковин с задними крыльями, крыши с рамами ветрового и заднего окон и передних крыльев с усилителями. Все узлы и детали каркаса соединены между собой контактной точечной сваркой. Сильно нагруженные детали дополнительно приварены электродуговой сваркой. Панель крыши и боковые панели сварены газовой сваркой. К навесным узлам относятся капот, двери, крышка багажника и др.

На крышу ВАЗ-2101 можно было крепить багажник для перевозки негабаритных грузов.

Материал кузова

Детали кузова отштампованы из малоуглеродистой листовой стали различной толщины. Толщина наружных панелей составляет 0,7 мм; брызговиков, арок задних колес, лонжеронов и поперечин пола – 1 мм; сильно нагруженных деталей (передние лонжероны, центральные стойки) – 1,5 мм. Различные мелкие детали каркаса (усилители, соединители, кронштейны, надставки) отштампованы из листовой стали толщиной 0,8–2,5 мм. Двери, капот, крышка багажника состоят из наружных и внутренних панелей, изготовленных из листовой стали толщиной 0,7 мм.

Двери и окна

Кузов оборудован двумя передними и двумя задними дверями. Двери имеют передние навески, что обеспечивает безопасность пассажиров, так как встречный поток воздуха при движении автомобиля вперед стремится закрыть двери.

Передние двери имеют два безопасных стекла: переднее – поворотное (так называемая форточка) с рукояткой и фиксатором, заднее – опускное с приводом от ручки стеклоподъемника. Передние двери запираются ключом снаружи и кнопкой изнутри. Запертая дверь может быть открыта внутренней ручкой. Задние двери также имеют два безопасных стекла: переднее – опускное с приводом от ручки, заднее – неподвижное треугольное. Замок задней двери имеет блокировку, дверь закрывается изнутри кнопкой и не может быть открыта внутренней ручкой. Запирание дверей производится замками роторного типа. Для перемещения опускных стекол во всех дверях используются стеклоподъемники с тросовым приводом. Наружные хромированные ручки дверей утоплены.

Молодой рабочий на главном конвейере ВАЗа. Тольятти. 1973 год.

Безопасность

Жесткость кузова подобрана таким образом, чтобы при наезде автомобиля передней или задней частью на препятствие происходило плавное гашение энергии удара за счет деформации кузова. Наружные поверхности кузова не имеют резких граней и выступов. Все выступающие части салона кузова выполнены безопасными.

Корпус готовой продукции ВАЗа. Тольятти. 1973 год.

Цех по производству ВАЗ-2101. 1971 год.

Ветровое окно кузова закрыто изогнутым панорамным полированным безосколочным трехслойным безопасным стеклом типа «Триплекс» с окантовкой из резины и декоративными молдингами. Изогнутое панорамное стекло обеспечивает хороший обзор дороги. Это стекло не теряет прозрачности и стойко при ударе по нему твердыми предметами.
Заднее окно кузова закрыто закаленным изогнутым стеклом. Заднее и боковые стекла при разрушении распадаются на мелкие осколки.

Моторный отсек

Моторный отсек кузова закрывается сверху капотом неуравновешенного типа. Компактная конструкция двигателя автомобиля ВАЗ-2101 позволила сделать капот коротким и низким, со свесом в 603 мм, что увеличило обзорность и значительно облегчило маневрирование. Капот, открывающийся в сторону движения автомобиля, навешен на кузов по переднему краю и закреплен сзади в одной точке замком. Рукоятка замка капота расположена внутри кузова под панелью приборов с левой стороны. В открытом вертикальном положении капот удерживается специальным откидным металлическим упором с пластмассовым роликом. Для дополнительной вентиляции моторного отсека капот в своей верхней части оборудован вентиляционной решеткой.

Багажник

Багажник размещен в задней части кузова. Замок крышки багажника запирается и отпирается ключом. В багажнике размещены запасное колесо, домкрат, сумка и коробка с набором шоферского инструмента и принадлежностей. Емкость багажника 0,385 м^3 , что сопоставимо с емкостью багажника автомобиля «Волга». Багажник ВАЗ-2101 рассчитан на перевозку груза весом не более 50 кг.
На задней наружной стенке багажника установлены задние фонари и отражатели света (катафоты) рубинового цвета, обозначающие габариты автомобиля. Посередине задней стенки багажника размещается площадка для крепления номерного знака.

Бамперы

Впереди и сзади кузов защищается от ударов цельноштампованными стальными хромированными бамперами. Последние оснащены двумя металлическими клыками, на которых укреплены резиновые буферные накладки. Под бамперами размещены по две передние и задние проушины для буксировки автомобиля. Посередине на заднем бампере размещен фонарь освещения номерного знака.

Комсомольско-молодежная бригада № 211 во время работы. Тольятти. 1 октября 1973 года.

Наружное зеркало

Наружное зеркало заднего вида соединяется кронштейном со сферическим шарниром с основанием, прикрепленным к двери кузова. При ударе о зеркало его кронштейн проворачивается на нижнем шарнире и смещается так, чтобы зеркало не выходило за габарит кузова.

АЗЛК: история «Москвича»

Эмблема Московского завода малолитражных автомобилей (МЗМА).

Автомобильный завод имени Ленинского комсомола (АЗЛК) – так называлось автомобильное предприятие в Москве, выпускавшее легковые машины с известным всей стране названием «Москвич». В настоящее время автомобили под таким названием не выпускаются – испытания рыночной экономикой завод не выдержал.

Корпуса Автомобильного завода имени Ленинского комсомола. Москва. 1 июня 1972 года.

В 1925 году было принято решение о строительстве в Москве нового автомобильного предприятия. На пересечении Московской окружной железной дороги (ныне Московское центральное кольцо) и Остаповского шоссе (современный Волгоградский проспект) нашли площадку, заключили контракт с компанией «Форд» (Ford), и дело пошло.

Запущен «Фордом»

Главный заводской корпус ввели в эксплуатацию в ноябре 1930 года. Из машинокомплектов, поступавших из США, здесь началась сборка легковых и грузовых автомобилей «Форд А» (Ford A) и «Форд АА» (Ford AA). В декабре завод получил и свое первое название: «Государственный автосборочный завод имени Коммунистического интернационала молодежи (КИМ)». Став в 1933 году филиалом Горьковского автозавода, предприятие приступило к сборке автомобилей уже из горьковских машинокомплектов.

В годы войны

С июля 1941 года производство перешло на выпуск военной продукции - реактивных снарядов для «катюш», - а в октябре завод эвакуировали в Свердловск (ныне Екатеринбург). Но и в Москве на оставшемся оборудовании ремонтировались танковые моторы, а впоследствии начался выпуск запчастей для ленд-лизовских автомобилей.

«Москвич» вместо «Опеля»

Сразу после окончания Великой Отечественной войны идея выпуска малолитражек в СССР возродилась. Завод КИМ был переименован

Комсомольско-молодежная бригада цеха сборки № 1 АЗЛК. Москва. 1 февраля 1979 года.

в «Завод малолитражных автомобилей (ЗМА)», а позднее – в «Московский завод малолитражных автомобилей» (МЗМА). По сути, на старой площадке пришлось строить новый завод, в значительной степени оснащенный трофейным немецким оборудованием. И автомобиль здесь начали выпускать немецкий – «Опель Кадетт» (Opel Kadett) 1938 года, получивший название «Москвич-400».

Имени КИМ

В 1939 году завод стал самостоятельным и получил название «Московский автомобильный завод имени КИМ». После масштабной реконструкции началось производство малолитражных легковых автомобилей КИМ-10-50. Однако грандиозным планам сбыться было не суждено – началась война.

Успешное производство

Вторая половина 1950-х и 1960-е годы – наиболее успешный период деятельности МЗМА, когда модельный ряд обновлялся каждые несколько лет. Параллельно с совершенствованием автомобилей на заводе активно велись работы по созданию нового 1,5-литрового двигателя. Они завершились успешно, и в октябре 1967 года в серию пошел «Москвич-412» с новым мотором. Производство двигателей из-за загруженности МЗМА вскоре перенесли на Уфимский моторостроительный завод Минавиапрома. Никто тогда не мог предположить, что ликвидация своего двигательного производства, да еще передача его предприятию другого министерства, обернется для завода большой бедой.

Сборочный цех АЗЛК. Москва. 15 декабря 1982 года.

Технологический застой

Злую шутку сыграл с заводом и экспортный успех автомобилей «Москвич». В погоне за валютой руководство Минавтопрома постоянно требовало увеличения объемов производства. На освоение новых моделей не оставалось ни времени, ни ресурсов. Для увеличения производственных мощностей в конце 1960-х годов была затеяна большая реконструкция, а по сути – строительство новых заводов в Москве и Ижевске. Присвоение заводу в 1968 году амбициозного названия «Автомобильный завод имени Ленинского комсомола» (АЗЛК) ничего не поменяло – с новых ниток конвейера, работавших по лицензионной технологии фирмы «Рено» (Renault), продолжали сходить все те же «Москвич-408» и «Москвич-412».

Передовики производства обмениваются опытом в цехе АЗЛК. Москва. 1 марта 1989 года.

Так и не увидели свет несколько весьма интересных модификаций этих автомобилей. В опытных образцах остались и перспективные машины семейства «3-5» – их сочли конкурентами «Жигулям». К 1976 году в Минавтопроме приняли решение, что новая модель АЗЛК должна быть переднеприводной и занимать промежуточное положение между «Жигулями» и «Волгой». В качестве прототипа был взят франко-американский автомобиль «Симка 1308» (Simca 1308). Его черты угадываются во внешнем виде и конструкции кузова «Москвича-2141», пошедшего в серию в 1986 году. Но вот двигателя для него не было – Уфимский завод наотрез отказался выпускать что-либо, кроме старого мотора для модели «412».

«Рено» вместо «москвичей»

Тем не менее первая волна кризиса 1990-х годов застала АЗЛК полным надежд и свершений. Разрабатывались новые модели, готовился к серийному производству седан «Москвич-2142», велось строительство моторостроительного завода. Однако распад СССР и последовавший за этим переход к рыночному ценообразованию ввергли завод в глубокий кризис – стоимость земли и самого производства в Москве стали стремительно расти.

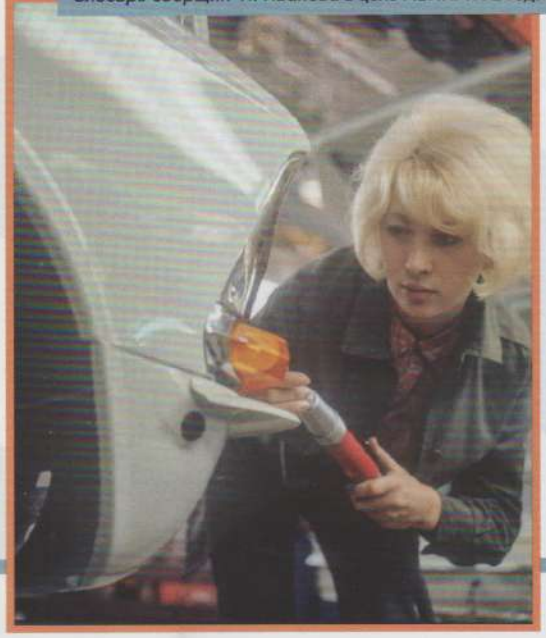
В 1996 году конвейер АЗЛК первый раз остановился. Попытка Московского правительства (завод на 60 % принадлежал городу) оживить предприятие успеха не имела. В 2001 году производство было прекращено окончательно. В 2006 году завод, ставший к тому времени ОАО «Москвич», был объявлен банкротом, а в сентябре 2010 года после продажи имущества ОАО было официально ликвидировано.

В 1998 году значительная часть территории ОАО «Москвич» вошла в состав СП ЗАО «Автофрамос», на котором началась сборка автомобилей «Рено Логан» (Renault Logan). С 2014 года предприятие называется ОАО «Рено Россия» и имеет мощность 175 тыс. автомобилей в год.

Новые «москвичи»?

В 2015 году появилась информация о намерении компании «Рено» возродить торговую марку «Москвич» для выпуска недорогих автомобилей, одноклассников моделей «Дастер» (Duster), «Сандеро» (Sandero) и «Логан» (Logan). Но пока новые «москвичи» на улицах не появились.

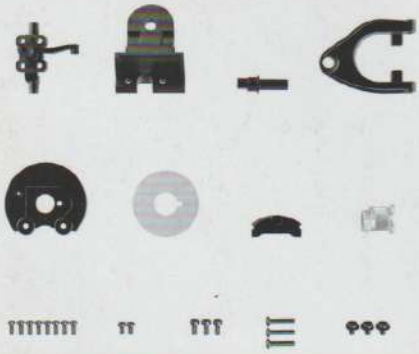
Слесарь-сборщик Н. Иванова в цехе АЗЛК. 1972 год.



В НОМЕРЕ 12

- СБОРКА УЗЛА ПОДВЕСКИ ПРАВОГО ПЕРЕДНЕГО КОЛЕСА
- КАКАЯ ФАМИЛИЯ У АВТОМОБИЛЯ «ЖИГУЛИ»?

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ПРАВЫЙ ПОВОРОТНЫЙ КУЛАК
- ОПОРА ВЕРХНЕГО РЫЧАГА ПОДВЕСКИ
- КОЖУХ АМОРТИЗАТОРА
- ПРАВЫЙ ВЕРХНИЙ РЫЧАГ ПОДВЕСКИ
- КОЖУХ ТОРМОЗНОГО ДИСКА
- ТОРМОЗНОЙ ДИСК
- ТОРМОЗНАЯ СКОБА 1
- ТОРМОЗНАЯ СКОБА 2
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2.© 2018 Ашет Коллекция. © 2018 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотография не служит для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ ПАО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!